



FHCE (www.fhuce.edu.uy) Montevideo, Uruguay, marzo de 2011

ISSN 1688-7476

El patrimonio marítimo en contexto: el remolcador *Enriqueta*

Julio F. Chocca
Matías Dourteau
Soledad Iroldi
Victoria Lembo
Antonio Lezama
Magdalena Muttoni
Sebastián Tomadúz
Bianca Vienni





Departamento de Publicaciones
publikfhce@gmail.com
versión electrónica disponible en el sitio http://www.fhuce.edu.uy



El patrimonio marítimo en contexto: el remolcador *Enriqueta*

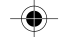
victorialembo@gmail.com

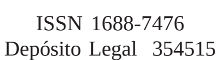
publikfhce@gmail.com

Impresión: Delia Correa y Oscar Río

Corrección de estilo: Mariana Palomeque y Leticia Chifflet

Diseño de portada e interiores: Wilson Javier Cardozo




ISSN 1688-7476
Depósito Legal 354515

Introducción

En el puerto de Montevideo, a la altura del espigón F, se encuentra varado el remolcador *Enriqueta*. Se trata de una embarcación de madera, de mediano porte, construida allí en el año 1894. Tanto por su estado de preservación como por la labor que desempeñara durante más de un siglo, *Enriqueta* constituye un bien marítimo de importante valor patrimonial.

Ante la inminencia de su pérdida y a partir de la iniciativa tomada por sus actuales propietarios, los señores Manuel Medina y Freddy Fernández, se realizó una serie de reuniones de trabajo estableciendo la necesidad de confeccionar un *dossier* que reuniera la información disponible sobre la embarcación, de modo de ponderar su valor patrimonial y servir de base para la elaboración de un plan de gestión integral. De esta forma se le confió al Programa de Arqueología Subacuática (PAS) del Departamento de Arqueología de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación la realización de dicha tarea. Se presentan a continuación los resultados del trabajo realizado por el PAS.[1]

[1] La carpeta fue confeccionada entre julio y octubre de 2009, participando en su realización el equipo interdisciplinario del PAS. Entre las actividades desarrolladas se relevaron los acervos documentales referentes a la embarcación de la Administración Nacional de Puertos (ANP), Biblioteca Nacional y Archivo General de la Nación. Se realizaron entrevistas a informantes clave y se coordinaron las acciones a futuro con los dueños de la embarcación y con la Comisión Nacional de Patrimonio Cultural.



El remolcador *Enriqueta* en contexto, símbolo de la construcción naval local

En el puerto de Montevideo existían, a principios del siglo XX, diversas empresas dedicadas a tareas de remolque, lanchaje y salvamento. Muchas tuvieron un prestigio internacional bastante considerable, siendo reconocidas por países de gran tradición marítima. Estas empresas eran armadoras de una flota de embarcaciones de cascos de madera y de máquinas a vapor con hermosos ejemplares en su haber. Es en ese contexto que es botado el remolcador *Enriqueta*, en el antiguo astillero Gounouillou, mejor conocido como astillero Lussich, en 1894.

A fines del siglo XIX, el aumento del tamaño de los buques que ingresaban al puerto de Montevideo fue exigiendo una evolución de los remolcadores haciéndolos cada vez más potentes y polivalentes, capaces de operar en alta mar y realizar, entre otras, operaciones de salvamento (Chocca et al. 2009). Entre estas empresas se encontraba la firma de capitales ingleses Mann George Depots Ltda., que encargó su construcción basada en los planos procedentes de Inglaterra, contando con la excelente experiencia de los carpinteros de ribera que se encontraban en Uruguay en ese momento (Manuel Medina, comunicación personal).

El astillero Gounouillou fue creado por un industrioso inmigrante francés, llegado al país a mediados del siglo pasado. Se ubicó en los terrenos resultantes de la demolición del antiguo Fuerte de San José, al final de la calle Patagones, hoy llamada Juan Lindolfo Cuestas.

A fines del siglo XIX o en los primeros años del XX, los derechos sucesorios sobre el astillero fueron comprados por la empresa naval de Antonio y Manuel Lussich, conociéndose desde entonces como astillero Lussich. Posteriormente, en el año 1916, fue vendido a la recién creada Administración Nacional de Puertos (ANP).

Características del servicio de remolque

Antiguamente, y antes de la aparición del motor a vapor, las maniobras de remolque de embarcaciones o elementos flotantes eran realizadas a tracción a sangre, ejecutadas con el esfuerzo de animales y hombres. En puertos, bahías, ensenadas o mar abierto la dificultad de dicha actividad era mayor y la responsabilidad recaía sobre la tripulación del buque, la que por medio de embarcaciones menores y propulsión a remo se disponía a efectuar la maniobra. Estas eran lentas, difíciles, engorrosas y sumamente peligrosas y ello se debía a que el medio de propulsión predominante en ese período era la vela, tipo de propulsión que se mostraba defectuosa para realizar dicha actividad.

Poco a poco, y a partir de mediados del siglo XIX, las embarcaciones fueron evolucionando y junto al vapor comenzaron a aparecer nuevos diseños específicos de botes. Durante muchos años ambos sistemas convivieron, pero finalmente el vapor acabó por imponerse y sustituir a la tracción a sangre. Hacia la mitad del XX se producirá el inicio de una nueva era al aparecer y desarrollarse el uso de los motores diésel, conlleva un gran desarrollo de la potencia con un menor espacio ocupado por las máquinas y una mayor confiabilidad durante el trabajo. Pasada la mitad de siglo, la evolución del remolcador se destacará por la aplicación de los nuevos propulsores Voith y Schottel.

Definición de remolcador

Los remolcadores son embarcaciones de servicio especialmente diseñadas para asistir a buques de mayor porte o material flotante, se caracterizan por ser de muy diversas formas y tamaños presentando, en su mayoría, una gran polivalencia. Su actividad, normalmente, se puede desarrollar tanto en aguas restringidas o limitadas como en alta mar, dependiendo de la tipología del buque.

Funciones y características fundamentales de los remolcadores

Estas embarcaciones efectuan un sinnúmero de funciones entre las que podemos citar: el apoyo a buques para realizar giros en aguas restringidas; la asistencia para proceder a las maniobras de atraque y desatraque; el movimiento dentro de las dársenas; el apoyo a elementos flotantes para contrarrestar la acción de vientos, oleaje y corrientes y la ejecución de remolques, empujes y auxilios a buques sin propulsión, sin gobierno, siniestrados, etc.. También pueden desempeñar tareas como el transporte de chatas, gabarras o elementos flotantes desde un punto a otro; la asistencia a boyas y plataformas petroleras o gasíferas; el salvamento marítimo y la lucha contra el incendio de buques y terminales marítimas, así como el combate contra la contaminación.

Las características fundamentales de los remolcadores son tres:

- Maniobrabilidad: para el trabajo de un remolcador portuario es fundamental la capacidad y facilidad de maniobra, debido a que su labor se desarrolla normalmente en espacios reducidos y el buque debe tener la perspectiva de moverse en todas direcciones.
- Estabilidad: el estudio de la estabilidad fija la naturaleza del equilibrio, evaluando la tendencia que tiene el buque a regresar a su posición normal de reposo cuando es separado de esta por la acción de fuerzas interiores a causa de la carga, el combustible, lastre, etc.; o exteriores, por ejemplo, el viento, olas, remolque, etc.; también el grado de reserva de flotabilidad que aún queda cuando se lo somete a una acción perturbadora externa.
- Potencia: los remolcadores presentan motores de gran potencia en relación con sus dimensiones, con las hélices de gran diámetro y las máquinas de baja revolución para que su rendimiento no descienda bruscamente en las labores de remolque de grandes barcos. La potencia del remolcador deberá ser aquella que le permita acometer de una forma segura la función para la que fue diseñado.

Sistema de propulsión y gobierno de los remolcadores

La mayoría de los remolcadores modernos, al igual que los buques en general, obtienen la propulsión para su movimiento de motores diésel; desde estos y por medio de un eje se accionan las hélices existiendo otros sistemas de propulsión en las unidades más modernas.

En lo que se refiere al sistema de gobierno y sin tener en cuenta los sistemas con hélices especiales, la mayoría de los remolcadores operan por medio de timones, se definen como la pieza instalada generalmente en la popa[2] del buque que tiene como función lograr su gobierno.

Características principales, estructurales y tecnológicas del *Enriqueta*

El buque fue matriculado en el puerto de Montevideo con el registro n.° 127. Se puede definir como una embarcación mediana ya que tiene un tonelaje de registro bruto de 79, un tonelaje de registro neto de 24, la eslora total mide 21,74 m, la eslora máxima flotación 20,54 m, la manga 5,8 m, el puntal[3] 2,9 m, un calado a proa de 2,3 m y un calado a popa de 2,7 m y la velocidad crucero de la nave es de 11,5 nudos.

Formas base del buque. Perfiles de proa y popa

Las formas generales de los buques están directamente vinculadas al período de diseño y construcción, la zona en que el proyecto se llevó a cabo y los materiales utilizados, entre otras.

Las formas del casco del buque migran a partir del medio hacia el extremo delantero, de una *U* hacia una *V*, afinándose cada vez más hacia la proa. Las formas en *U* dan un volumen del casco mayor hacia la proa, siendo esta una característica propia de las embarcaciones de época y, principalmente, de los remolcadores que a su vez buscan

[2] «Popa: zona posterior de la embarcación» (Bondoni Arana, 1997: 53).

[3] «Puntal: distancia entre la parte superior de la quilla y la cubierta principal» (Bondoni Arana, 1997: 54).

disponer de cierta zona plana en proa a efectos de realizar empujes con ella. Por otro lado, las bajas velocidades de servicio no advierten problemas de resistencia al avance originadas en estas formas, a su vez y con dicha característica se minimizaba el embarque de agua en el caso de condiciones difíciles de navegación.

La cubierta presenta arrufo, el que aumenta la altura en la proa siendo beneficioso para la tripulación ya que posibilita el poder trabajar y maniobrar en una zona relativamente seca. La unidad fue diseñada con proa recta, otra de las características como las ya descritas en los buques de esa época.

Al igual que en la proa, las cuadernas presentan las formas antes mencionadas, pero en sentido contrario, migrando de *U* a la forma de copa, que origina la formación de la cola de pato típica de esta embarcación. La popa es redonda encontrándose debajo de ella la hélice y el timón. En la parte baja del casco se ubican la quilla[4] y la falsa quilla o zapata, de base recta; estos elementos mejoran las condiciones de flujo hacia el propulsor y la estabilidad de la embarcación, sirviendo de apoyo al timón. En el codaste[5] se aloja la bocina del eje porta hélice y frente a este, la hélice y el timón.

Material de construcción y sistema constructivo

La unidad estudiada está construida en su conjunto en madera dura, principalmente con lapacho y en menor medida con curupay, maderas aptas para las construcciones navales y muy utilizadas por los países regionales productores de estas especies.

Específicamente el lapacho (*Tabebuia ipe)* puede ser definido como una madera muy apreciada por su dureza y alta resistencia, es poco penetrable, de color castaño verdoso, veteado suave, textura fina y con muy buena estabilidad. Se lo considera un excelente material para la construcción de embarcaciones.

[4] «Quilla: estructura que corre de proa a popa en la parte inferior del buque, a manera de columna vertebral» (Bondoni Arana, 1997: 55).

[5] «Codaste: pieza popel que levanta como terminación de la quilla» (Bondoni Arana, 1997: 18).

El curupay *(Anadenanthera macrocarpa)* es una madera dura y resistente, de color rojizo, suave veteado, textura fina y homogénea, estable y resistente a la intemperie, apta para la construcción en general.

El sistema constructivo utilizado para construir el remolcador *Enriqueta* fue el de cuaderna de plantilla o cuaderna aserrada, porque está hecho en base a piezas aserradas trazadas mediante una plantilla. Esta técnica se caracteriza por realizar la construcción a partir de una sólida armazón a la que en una siguiente etapa se le coloca el forro; es decir, es este último el que adopta las formas del bastidor.

Elementos estructurales

Se describirán a continuación los principales elementos estructurales del buque.

- Cuadernas: en el caso del *Enriqueta*, están confeccionadas en lapacho y aserradas en secciones cuyas medidas son de 22 cm de ancho por 11 cm de espesor. El buque presenta un total de 47 cuadernas con una clara o separación entre ellas próxima a los 50 cm. La cuaderna maestra es la 24, punto donde el buque presenta la mayor manga.
- Baos: están confeccionados del mismo material y similares medidas de ancho y espesor que las cuadernas, salvo en algunos casos que por su ubicación en la estructura general de la nave, presentan mayores dimensiones. Son un total de 25 y no guardan una misma distancia de separación sino que tienden a estar más cerca hacia la proa y la popa (aproximadamente 0,5 m) y a estar más separados hacia el medio del buque (de 1 a 1,5 m).
- Quilla, sobrequilla y zapata: confeccionadas del mismo material que las anteriores, son rectas, se extienden a lo largo de toda la nave y presentan medidas de 60 cm de ancho por 20 cm de espesor, con un largo total próximo a los 19 m.

Los principales mamparos transversales del remolcador son tres que, en orden de proa a popa, se ordenan de la siguiente manera: el mamparo que se encuentra a popa de la caja de cadenas, el que limita

la sala de máquinas con el camarote de los tripulantes y el que limita nuevamente la sala de máquinas con el pañol de popa. Estos mamparos van desde el fondo del buque hasta la cubierta principal.

El forro del casco, los mamparos transversales y la cubierta principal constituyen la envuelta y subdivisión que hacen posible que en el caso de una situación de emergencia derivada de una avería en la obra viva[6] el buque conserve su integridad estanca.

El forro perteneciente al barco se confeccionó en el mismo material antes mencionado, con doble forro. Está formado por tablones de 3,5 cm en la parte superior contra las bandas, a 5 cm de espesor en la parte baja del forro, con anchos que oscilan entre 18 y 25 cm, pudiendo encontrarse gran diversidad de tamaños en referencia al largo. El forro está realizado a tope en ambos casos y, entre las junturas de cada tablón y con el fin de lograr la estanquidad del casco, se encuentra calafateado.

Habilitación

La habilitación al día de la fecha es lo suficientemente confortable para albergar a una tripulación de hasta 10 personas (eran seis tripulantes los embarcados al final del período operativo), se encuentra parte bajo cubierta y parte sobre ella.

En la actualidad, por debajo de la cubierta y hacia proa, encontramos un gran camarote general con una capacidad total de ocho literas, cuatro a cada banda en sentido longitudinal; este espacio corre de banda a banda del buque y tiene un largo aproximado de 4 m, siendo el único camarote destinado a la tripulación.

La casillería tiene forma irregular presentando hacia la proa un diseño semicircular que forma un rectángulo hacia la popa a partir de este. Su desarrollo es en sentido longitudinal con una superficie de 20 m^2 aproximadamente. Presenta tres áreas bien diferentes entre sí: el rancho o comedor de 14 m^2 de superficie, que se encuentra en

[6] «Obra viva: la parte del casco por debajo de la línea de flotación» (Bondoni Arana: 1997, 49).

la parte anterior a la casillería y donde hay un baño individual sobre la banda de babor hacia la popa; los accesos a la timonera y al camarote principal. La cocina se encuentra en la sección media de la casillería, atravesándola y corriendo en sentido babor-estribor con una superficie de 5,2 m^2 y en la sección final de la casillería se halla un baño sobre la banda de babor con acceso desde la cubierta.

Cubierta principal

La cubierta principal, confeccionada por largos tablones de lapacho que corren longitudinalmente en el sentido del buque, se encuentra convenientemente reforzada en las zonas de apoyo de equipo de cubierta y en elementos que son sometidos a grandes esfuerzos. Es una cubierta corrida, con brusca y pequeño arrufo, sobre la que encontramos gran cantidad de elementos indispensables para la actividad de la nave.

Puente de mando y cubierta de puente

Por encima de la casillería y en la cubierta del puente se halla el puente de mando en el que se llevaba adelante el control, el gobierno y la maniobra del buque. Presenta similar forma a la casillería, pero de menores dimensiones, tiene una visión panorámica de 360º. Hacia popa, pero en la misma cubierta sobre la banda de babor, está instalada la balsa salvavidas y sobre la crujía, la chimenea de sección elíptica. El techo del puente de mando presenta el palo de luces reglamentarias así como el soporte sobre el que se alojan las antenas de ayudas a la navegación y comunicaciones radiales.

Sala de máquinas

Está diseñada para alojar la máquina principal, los equipos auxiliares y el equipamiento de mantenimiento general. En ella se lleva adelante la vigilancia y control de la maquinaria utilizada durante las maniobras del buque. Se encuentra hacia el medio de la embarcación, debajo de la cubierta principal, delimitada por mamparos transversales a proa y popa y ocupa desde la cuaderna 18 hasta la 35.

Sistema propulsivo.
Motor principal, equipos auxiliares, línea de eje y hélice

En su origen el buque estuvo equipado con una máquina a vapor de dos cilindros obteniendo la propulsión a partir de esta. En el año 1962 sufre un accidente que obliga a la reconstrucción de la nave y al cambio de sistema propulsivo. En este momento la unidad se encuentra sin su máquina principal y con solo parte de sus equipos auxiliares a bordo, presentando solamente un generador auxiliar. El motor principal de la embarcación en el momento de quedar radiada del servicio era marca Deutz de 750 hp. El eje porta hélice está construido en acero macizo, con camisa de bronce de 13,2 cm de espesor y un largo total de 6,15 m repartidos en dos secciones.

El propulsor empleado para realizar el trabajo es una hélice de bronce, de cuatro palas, simétrica, de paso fijo y dextrógira, por lo que gira hacia la derecha en el sentido de avance; no presenta tobera, su diámetro es de 1.92 m y su núcleo mide 36 cm.

El equipo auxiliar destinado a cubrir los servicios de abordo consistía en un motor General Motors (GM) de 80 hp que era utilizado para el servicio de bombas de achique, baldeo y dínamo entre otras funciones.

Tanques de combustible y agua dulce

El buque contiene dos tanques para alojar el gas oil utilizado por la máquina principal y los equipos auxiliares, ubicados debajo de la cubierta principal a cada banda y al costado de la sala de máquinas. Tienen una capacidad de 4200 litros cada uno. El tanque de agua dulce para consumo de los equipos y la tripulación se encuentra en la popa sobre crujía y posee una capacidad de 3100 litros.

Sistema de gobierno

Se compone de tres elementos, la rueda de timón alojada en el puente, el sistema que esta acciona con el fin de trasladar la acción generada desde el puente al timón y por último la pala de timón pro-

piamente dicha. El timón es de tipo ordinario, está construido en lapacho y mide 3.30 m de altura por 1.0 m de ancho.

Zonas de trabajo orientadas al servicio

El buque, destinado al trabajo portuario, dispone de ciertas zonas de trabajo preparadas para llevar adelante la actividad. Estas son principalmente tres y cada una de ellas presenta sus particularidades: el puente de mando, desde el que se comanda la embarcación; la cubierta principal, sitio en el que se laborean los remolques y maniobras en general y por último, la sala de máquinas, donde se genera la potencia necesaria para los trabajos a ser realizados por la unidad.

Sistema de remolque

Es la pieza fundamental de este buque que consiste en un gancho de remolque giratorio construido de tal forma que presenta un sistema de liberación rápida para poder desenganchar el cable o cabo de remolque. Este gancho tiene movimiento vertical y de babor a estribor sobre una guía semicircular, lo que le da libertad de movimiento durante la maniobra. La posición en la que se sitúa es de suma importancia para la estabilidad del buque estando ubicado hacia el medio de la eslora, sobre crujía, por detrás de la casillería.

Figura 1.



Zona en la que se encuentra el remolcador *Enriqueta* en la actualidad (recuadro).

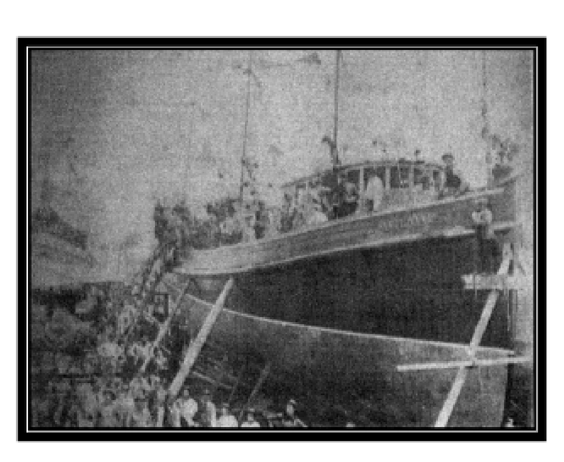


Figura 2.

Remolcador *Enriqueta* en etapa final de construcción.



Figura 3.
Remolcador *Enriqueta* en una de sus travesías por la dársena fluvial.

Figura 4.
Remolcador *Enriqueta* navegando en la Bahía de Montevideo.



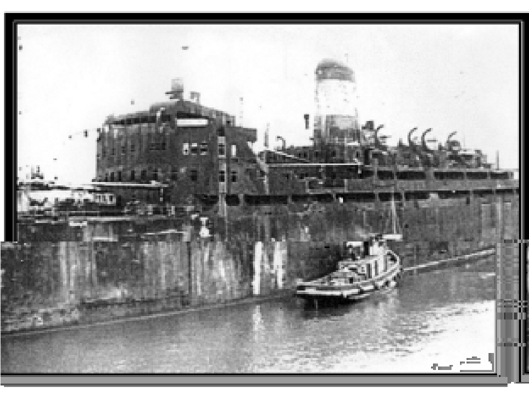


Figura 5.
Asistencia al buque *Royston Grange*.



Figura 6. Remolcador varado en las piedras.



Figura 7. Situación y estado actual del remolcador *Enriqueta*.

El remolcador *Enriqueta*: su devenir histórico

Al valor patrimonial de las características estructurales descritas en los puntos anteriores debemos sumarle el que resulta de su devenir histórico, producto de sus tareas como remolcador. Dicho valor es la justificación primaria por la cual esta embarcación merece ser valorizada y socializada como emblema de la cultura marítima de nuestro país.

Como se señalara al comienzo de este trabajo, el remolcador *Enriqueta* fue construido por orden de la firma Mann George Depots Ltda., a la que perteneció hasta la década del cincuenta. Posteriormente, fue adquirido por la empresa Antonio Granito, para terminar su vida operativa en el año 2005, bajo la propiedad de Remolques y lanchajes S.A. (REYLA S.A.), empresa constituida en 1958 por Francisco Guarino e hijos. (Carlos Guarino, comunicación personal 2009).

«En principio nació para transportar los lanchones, chatas que transportaban charque, carne de los frigoríficos, todos asentados en las faldas del Cerro hacia el puerto de Montevideo» (Pedro Ricci, comunicación personal 2009).

> En aquella época los barcos mercantes que venían cargados de carbón o de sal, con carga a granel, no ingresaban al puerto de Montevideo por razón de calado, entonces fondeaban en el antepuerto entonces se requería de lanchas para transporte del antepuerto al puerto de Montevideo ya que el destino final de ese producto eran las barracas de carbón y sal situadas en Capurro y el Cerro [… las barracas tenían] remolcadores y chatas, las chatas no tenían propulsión entonces los remolcadores llevaban las chatas hacia el costado de los buques para ser cargadas (Carlos Guarino, comunicación personal 2009).

El *Enriqueta* y los alzamientos de Aparicio Saravia

El 4 de diciembre de 1896, durante la revolución promovida por el caudillo blanco Aparicio Saravia, se despachó para patrullar las costas una fuerza compuesta por buques civiles militarizados, entre los que se encontraban el *Enriqueta*, el *Fulton* y el *República* armados con un cañón en la proa (*El Telégrafo Marítimo* 1897).

El 4 de marzo de 1897, se armaron nuevamente los mercantes *Enriqueta* y *República* y el carguero de cabotaje *Tabaré*. Las operaciones apuntaban a evitar el desembarco de las fuerzas revolucionarias del coronel Diego Lamas en las costas del departamento de Colonia. El comandante del *Enriqueta* en esa oportunidad fue el capitán Ricardo Couces Rodríguez.

Crónicas de un remolcador.
La creación de la Administración Nacional de Puertos (ANP) y el *Enriqueta*

La ley de creación de la ANP, en el año 1916, la faculta a adquirir todo el equipamiento portuario que considere necesario. En relación al servicio de remolcadores, la ANP compró todas las unidades de mayor tonelaje que se encontraban operando en el puerto de Montevideo, dejando en manos de las empresas privadas (que habían caracterizado a esta actividad desde fines del siglo XIX) las embarcaciones de menor porte con la condición de poder trabajar, pero no existiendo la posibilidad de ser sustituidas por nuevas embarcaciones. Entre estas empresas se encontraba la mencionada barraca Mann George Depots armadora de los remolcadores *Enriqueta*, *Fulton* y *República*. Como consecuencia de esta decisión los remolcadores que quedaron en manos privadas tuvieron que ser bien mantenidos, sobreviviendo operativamente alguno de ellos hasta finales de la década del noventa y principios del siglo XXI.

El *Enriqueta* y su papel en el episodio del *Graf Spee*

Entre el 13 y el 17 de diciembre de 1939 tuvo lugar la llamada Batalla del Río de la Plata, entre el acorazado de bolsillo alemán

Graf Spee y los cruceros británicos *Ajax, Achilles* y *Exeter*. Obligado a salir del puerto de Montevideo, donde había buscado refugio, el *Graf Spee* ancló frente a nuestra ciudad y permaneció en espera de que se reiniciara el combate. Allí recibió el apoyo del carguero alemán *Tacoma*, hacia el cual trasbordó su tripulación (Gilbey 2000).

Apenas se había completado el trasbordo cuando un grupo de remolcadores uruguayos, encabezado por el *Enriqueta*, apareció navegando a la vista. El *Enriqueta* ordenó a los remolcadores argentinos suspender la tarea de asistencia que estaban desarrollando y dirigirse al puerto de Montevideo, lo que provocó la huída de estas embarcaciones hacia Buenos Aires. Aunque la tripulación uruguaya trató de aferrar las naves que se desplazaban velozmente con cabos de abordaje, los marinos alemanes repelieron sus intentos (Gilbey 2000).

En esas circunstancias el capitán Langsdorff del *Graf Spee* acompañado por el capitán de corbeta Ascher, embarca en el *Enriqueta* para hablar con su comandante, el señor Alberto Jack quien, haciéndose pasar por uruguayo, era oficial de la marina británica (Gilbey 2000). A bordo del *Enriqueta* se dirigieron hacia la corbeta uruguaya *Huracán* para tratar de obtener instrucciones telegráficas del gobierno uruguayo. Finalmente, llegó un mensaje para que se les permitiera a los alemanes ir a Buenos Aires, por lo cual Langsdorff volvió a su lancha y emprendió viaje junto con sus otros botes y el remolcador (Drake 1966).

El *Enriqueta* a mediados del siglo xx

Hacia 1958, en el puerto de Montevideo existían cuatro empresas privadas que brindaban servicios de remolque, entre ellas la empresa Antonio Granito armadora del *Enriqueta*, el *Tritón*, el *Primero de Vigo* y el *Victoria*, que ese año formaron la empresa Remolques y lanchajes S.A. (REYLA S.A.). A partir de entonces el trabajo en el puerto en referencia a los remolques quedó en manos de dos empresas, la ANP, dedicada a los buques mayores y REYLA S.A. realizando servicios a buques de menor porte.

Tendido de cables telegráficos

Una de las principales tareas desarrolladas por el remolcador *Enriqueta* desde comienzos del siglo XX, fue su participación en el tendido y mantenimiento de los cables telegráficos,[7] gracias al contrato suscrito con la empresa de telégrafos, Western Electric. Durante el período en que realizó esos trabajos, el buque presentó el mayor número de tripulantes (30) ya que dicha actividad demandaba gran cantidad de mano de obra. El cable conectaba las ciudades de Buenos Aires y Montevideo entrando a esta por atrás del Cerro (Carlos Guarino y Manuel Medina, comunicación personal 2009).

Últimas intervenciones

En 1972, contribuyó al remolque y rescate del siniestrado buque frigorífico de la Armada Real Inglesa, *Royston Grange*, que se dirigía al puerto de Montevideo. Mientras navegaba por el canal del Indio, el buque inglés colisionó con el petrolero de bandera liberiana *Tien Chee*, lo que provocó el fallecimiento de ocho tripulantes del petrolero y la totalidad de la tripulación y pasaje del buque inglés.

Durante el año 1973 realizó actividades de cabotaje remolcando a la chata de carga *Queguay* por los ríos Paraná y Uruguay, volviendo a la misma actividad hacia 1980, pero esta vez ejecutando remolques al buque *Dayman II*.

Se destacó el 14 de julio de 1987, al mando de Héctor Lee, cuando realizó el salvamento en el banco inglés del buque pesquero de bandera japonesa *Chidori Maru N.º 38* (Gemino 2009). Luego de tres días de tironear alcanzó a sacarlo de la varadura y lo condujo a remolque al puerto de Montevideo tras un difícil salvamento (*El Día* 1987).

Entrado el siglo XXI, la empresa Tsakos contrató al *Enriqueta* para realizar los traslados del equipamiento y personal técnico desde el puerto a los buques fondeados en la zona de servicio localizada al Sur de Montevideo (zona alfa), con el fin de llevar adelante las reparaciones solicitadas por estos a la empresa (Pedro Ricci, comunicación personal 2009).

[7] Actividad particularmente bien remunerada y que siguió siendo realizada hasta la década del año 1970.

Final

Hacia fines de la década del noventa y con la llegada de nuevas unidades a la empresa REYLA S.A., el remolcador comienza a disminuir el número de servicios realizados, finalmente en el año 2004 se lo decide desafectar del servicio activo.

En 2005, el ingeniero Carlos Guarino vende la empresa de remolcadores REYLA S.A. al grupo económico de origen español Vicente Boluda, a su vez ese mismo año las costas del país son azotadas por un gran temporal (23 de agosto de 2005) que hace varar al remolcador *Enriqueta* sobre la costa que se encuentra al costado del dique Tsakos. A partir de ese momento la situación de la embarcación pasa a ser comprometida ya que cierta parte de su estructura es dañada por la violencia del temporal y la posición en que este lo deja hace que exista la posibilidad de pérdida total. A raíz de esto, Guarino le ofrece al Sr. Manuel Medina la embarcación a cambio de realizar su rescate, el que insumió dos años de arduas tareas.

El remolcador *Enriqueta* como bien de interés cultural

Durante las reuniones técnicas mantenidas entre las instituciones participantes se estableció la necesidad urgente de reconocer el valor patrimonial del bien, por lo que se dispuso la declaración del remolcador *Enriqueta* como *bien de interés cultural* a los efectos de proteger a la embarcación de cualquier riesgo de pérdida sobre este patrimonio histórico y marítimo. En el informe elaborado, la comisión sostiene que debe considerarse el valor de excepción que presenta el *Enriqueta* como contexto integrado y en tanto reservorio de conductas marítimas y tecnologías náuticas precedentes, constituyendo el último representante náutico en su tipo todavía operativo en Uruguay. Por lo que resulta necesario subrayar el valor que representa como patrimonio cultural, histórico y marítimo.

La Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación declara de interés cultural la preservación física del bien, considerando de urgencia



las medidas correctoras necesarias para reparar las actuales averías que posee (Exp. Nº 0460/09).

Precisiones teóricas

El patrimonio es la síntesis simbólica de los valores identitarios de una sociedad que los reconoce como propios (Santana 1998), lo que entraña un proceso de reconocimiento de determinados elementos como pertenecientes al bagaje cultural y su vinculación a un sentimiento de grupo. La comunidad se reconoce en él y de esa forma, se presenta a otros. Como tal, el patrimonio posee una dimensión política que alude a su representación colectiva. A su vez, se relaciona con su uso turístico, lo cual puede no estar desvinculado de las otras esferas (Santana 1998). La gestión y uso del Patrimonio Cultural debe integrar siempre a su dimensión histórica. Este aspecto se traduce en cuatro niveles de análisis del Patrimonio Cultural que son: documentación («sólo se protege lo que se conoce»), evaluación («sólo se conoce lo que se comprende»), intervención («sólo se comprende lo que se analiza») y rentabilización («sólo se analiza lo que se valora») (Ratto 2001).

Cabe destacar que los objetos que configuran al Patrimonio Cultural poseen diferentes valoraciones. En ese sentido, este valor es doble dado que manifiesta tanto su origen histórico como su dimensión actual, de esta forma, representa un valor histórico y un valor presente.

Esta situación produce una revalorización del pasado como referente emocional frente a la dinámica de las transformaciones actuales. La nueva valoración implica la preocupación por la protección y luego por la gestión del patrimonio cultural. Si ese sentido constituye la memoria de los pueblos, la representación de esa memoria constituye en realidad el patrimonio cultural y su materialización el patrimonio arqueológico (Criado Boado 1996).

Recomendaciones para
la puesta en valor del remolcador *Enriqueta*

Tras el relevamiento realizado por el PAS se detallan a continuación algunas de las recomendaciones tendientes a proteger este bien y ponerlo en valor con miras a la confección de un futuro plan de gestión:

- Se establece como prioritario lograr la restauración de la embarcación, para lo que se considera indispensable generar un presupuesto general de las reparaciones e instalaciones del material a ser utilizado.
- Evaluar las opciones para su puesta en valor, con el objetivo de conseguir posible financiación a través de empresas y apoyos diversos.[8]

Opción 1: Buque en seco

La propuesta consiste en extraer el remolcador de su actual fondeadero, realizarle una profunda recuperación en su estructura con el debido mantenimiento e instalarlo en seco a modo de museo en algún lugar de la Ciudad Vieja con el fin de que el público pueda realizar las visitas correspondientes. Se escoge la Ciudad Vieja en base a la relación existente entre esta y la actividad portuaria, a lo que deberemos sumar la existencia de áreas directamente vinculadas al puerto.

Esta propuesta tiene un fuerte componente de socialización porque tiene como objetivo principal el disfrute por parte de la comunidad de la embarcación y la promoción de la cultura marítima nacional, fuertemente arraigada en componentes identitarios.

Opción 2: Travesía bahía Montevideo - puerto - astillero

Esta propuesta consiste en extraer el remolcador de su actual fondeadero, realizarle una profunda recuperación en su estructura actual,

[8] Cabe mencionar que estas opciones son producto de las reuniones mantenidas con los dueños de la embarcación de acuerdo a sus intereses. Resta comenzar la segunda etapa de trabajo en la que se confeccionará un plan de gestión patrimonial para la embarcación con el fin de dar impulso a estas iniciativas.

instalarle la motorización y equipamiento técnico correspondiente y realizarle las modificaciones necesarias e indispensables para lograr colocarlo en actividad nuevamente.

Se propone que el buque efectúe un recorrido histórico-turístico en el que el público realice una travesía por la bahía de Montevideo y su respectivo puerto reconociendo sus particularidades.

Opción 3: Plaza marítima

La idea consiste en instituir al buque como plaza marítima, apto para navegar y trasladarse de un puerto a otro según el interés del público del lugar.

En este caso nuevamente se repite la fase de recuperación y puesta a punto de la embarcación, pero una vez finalizada se adopta la propuesta de la opción 1. Se propone que el buque se instale por temporadas y periódicamente en cada uno de los puertos del país permitiendo el ingreso de público para conocerlo y disfrutar de la muestra propuesta en el momento.

El público objetivo de la propuesta es amplio y diverso, si bien este tipo de emprendimientos presentan sus seguidores particulares, el tema tratado se percibe como muy atractivo para el común de la gente. Los contenidos de una propuesta en la que figuran los barcos con sus diversas tipologías, la gente de mar con sus particularidades, el puerto y las actividades llevadas adelante por ellos, siempre son fuertemente atractivas para un público ávido de nuevas propuestas culturales.

Recomendación final

Considerando al remolcador *Enriqueta* una joya del trabajo portuario y siendo una de las últimas unidades de ese tipo que permanece a flote y en estado de recuperación al día de hoy, se considera que este bien merece ser debidamente reconocido y protegido como forma de preservar una muestra representativa de nuestra tradición naval, posibilitando, cuando menos, que las generaciones futuras puedan acceder a su conocimiento y disfrute.

Referencias bibliográficas

BONDONI ARANA, Raúl F., *Glosario Náutico*. Argentina: 1997

CRIADO BOADO, Felipe, «La Arqueología del futuro, ¿el futuro de la Arqueología?», en *Trabajos de Prehistoria 53* (1): 15-35, 1996.

CHOCCA, Julio. F., *Patrimonio portuario: el remolcador* Enriqueta. Dossier, 2009.

DEETZ, James, «American Archaeology: methods and results», en: *American association for the advancement of science*, Volumen 239, N.º 4838, pp. 362-366, 1988.

FERNANDEZ SALDAÑA ARCA, José María, *Historias de Montevideo*, Montevideo: 1967.

GEMINO, Daniel, «Remolcador *Enriqueta*», Revista *Redes*, 2009.

GILBEY, Joseph. *Langsdorff del Graf Spee. Príncipe del honor,* Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval. Argentina: 2000.

LEZAMA, Antonio, «Arqueología para Historiadores», en *Nuevas Miradas en torno al Artiguismo,* A. Frega y A. Islas (Coord.), FHCE, Montevideo: 2001.

MILLINGTON DRAKE, Sr. E., *El drama del Graf Spee y la Batalla del Río de la Plata*, Colombino Hnos. S.A. Uruguay: 1966.

ORSER, Charles, *Introducción a la arqueología histórica,* Asociación Amigos del Instituto de Antropología (AINA), Buenos Aires: 2000.

RATTO, Norma, «Patrimonio Arqueológico y Megaproyectos mineros: el impacto arqueológico en detrimento de su potencial para el desarrollo sostenido regional en la provincia de Catamarca» (Argentina), en *Perspectivas del Turismo Cultura,* publicación de la tesis de maestría de la Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales (UCES), Buenos Aires: 2002.

PENTA, Ficha técnica, *Lapacho* y *Curupay*. Argentina.

PROGRAMA ROM, *Remolcadores, 1999, Puertos del Estado,* Capítulo 5, España.

SANTANA, Agustín, *Patrimonio cultural y turismo: reflexiones y dudas de un anfitrión*. Primer Congreso Virtual de Antropología y Arqueología, www.naya.org.ar, 1998.

TORRES HANSEN, Arnaldo, *Naufragios en el Río de la Plata. Parte II,* Ediciones Turísticas, Argentina: 2004.

VILLAR IBAÑEZ, José Eugenio, «Embarcaciones portuarias y de tráfico interior en los puertos de Bilbao y Pasajes», *Itsas Memoria Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Museo Naval, Donosita-San Sebastián, pp. 407-416, 1998.







ESTUDIANTES Y EGRESADOS – TÍTULOS DESDE NOVIEMBRE 2010

Soberanía e identidad nacional en el Uruguay del Novecientos. Incidencias regionales y nacionales en la gestación del Tratado de Rectificación de Límites entre Uruguay y Brasil en 1909
de los Santos, Clarel

Murgas y dictadura. Uruguay 1971-1974
Graña, Federico y Nairí Aharonián

El verdugo y la ramera en el Medioevo: sobre la primera parte de la novela El verdugo *de Pär Lagerkvist*
Dutra, Richard

Ríos de hombres. Movimiento social e identidad en el río Uruguay
Chopitea, Leda

Fernando García Esteban: entre la crítica y la historia del arte
Tomeo, Daniela

Reflexiones en torno al proceso de desvinculación estudiantil en el Ciclo Básico de Secundaria en adolescentes del barrio Casavalle
Cabrera, F., P. Carabelli y A. Hernández

¿Es legítimo imputar al excluido? La autonomía y la debida tensión como claves
Fleitas, Martín y Ricardo Vergara

Las pausas y su función retórica en el discurso político
Carrocio, Macarena





El objetivo de la colección ***Avances de Investigación*** es fortalecer la difusión del rico y valioso trabajo de investigación realizado en la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación (FHCE). Asimismo procura estimular la discusión y el intercambio a partir de estos *pre-prints*, preservando la posibilidad de su publicación posterior, en revistas especializadas o en otros formatos y soportes.

La colección incluye no solo versiones finales e informes completos sino –como lo sugiere su propia denominación– avances parciales de procesos de investigación, incipientes o no.

Las versiones de ***Avances de Investigación*** están disponibles simultáneamente en soportes impreso y digital, pudiendo accederse a estas últimas a través del sitio web de FHCE.

La colección, continuadora de las ediciones de ***Papeles de trabajo*** y ***Colección de estudiantes***, consiste en una serie de pre-publicaciones que integra (ahora en una única serie) trabajos seleccionados a partir de llamados específicos abiertos a estudiantes, egresados y docentes de la FHCE.

Departamento de Publicaciones
Facultad de Humanidades y
Ciencias de la Educación

